

«Наша миссия – безопасная, качественная, регулярная перевозка иркутян»

Бабр встретился с директором МУП «Иркутскгорэлектротранс» Андреем Маковецким и поговорил с ним о жизни предприятия и о том, чего ждать иркутскому пассажиру в будущем.

Тема общественного транспорта в Иркутске одна из самых сочных и цепляющих. Так или иначе она касается каждого горожанина, и мало кто остается равнодушным. С каким смаком обсуждаются пробки, бессовестные водители и коррупционные схемы... Отношение к проблемам иркутского транспорта у любого жителя города может быть разным, но кроме своей точки зрения всегда полезно услышать другую.

Правильный подход



Андрей Маковецкий профессионально руководит уже 27 лет. Когда в 2011 году он пришел работать в Иркутскгорэлектротранс, состояние предприятия можно было назвать кризисным.

- Когда пришел на предприятие, была четырехдневка, экономился фонд заработной платы, люди получали мало. Средняя зарплата на тот момент была порядка 15500. Сейчас она 22500, - рассказывает Андрей Филиппович.

Опыт по выводу из кризиса у него уже был на прошлом месте работы - Свирском ремонтно-механическом заводе. Еще, кроме высшего образования, помогли знания, приобретенные на различных курсах повышения квалификации: курсы антикризисного управления и президентская программа по управлению. Весь теоретический опыт новый директор попытался применить практически. Процесс шел успешно при логичном, правильном подходе – аудит и полный анализ выявили проблемы. После нужно было определить для себя основную миссию или сверхзадачу в работе, как

выразился Андрей Филиппович:

- Миссия выявляется из потребителей и основных качеств, которые мы должны ему дать. Потребители у нас, понятно, жители Иркутска, основной процесс – перевозки. Миссия наша звучит так: «Безопасная, качественная, регулярная перевозка пассажиров города Иркутска».

Сверхзадача – это не только цель, она организует работу. Безопасность, качество и регулярность – за каждое из этих слов отвечает свое подразделение.

Горэлектротранс по уставу не только муниципальное, но еще и коммерческое предприятие, поэтому был открыт новый отдел, который занимается дополнительными доходами. В них входят доходы от сдачи в аренду техники, как специализированной, так и трамваев-троллейбусов, от работы с едиными социальными проездными билетами, от рекламы. С учетом этой суммы, которую удается выручить за счет допдоходов, предприятие берет меньше субсидий, а значит, экономит бюджет города, отметил Андрей Филиппович.

В целом сейчас удается зарабатывать до 70 миллионов рублей в год допдоходов, хотя в 2011 году начинали с семи. Тогда же доходы, к примеру, от рекламы составляли примерно 400 тысяч рублей, сейчас – 6-7 миллионов. Кстати, заработная плата у сотрудников повышается именно за счет дополнительных доходов.

Что нового ожидается

В скором времени будет запущен троллейбус в Университетский микрорайон. Установка контактной сети уже подходит к завершению. Строительство ведется очень качественно и в срок.

Решается проблема холодных троллейбусов. Второй год предприятие совместно с ИргТУ занимается

разработкой тепловых завес. В трамвае такие тепловые завесы уже установлены, а вот в троллейбусе их технологически сложнее сделать. Тепловые завесы расположены под углом, и при открытии всех трех дверей они автоматически начинают отсекают холодный воздух и сохраняют тепло.

Кстати, как отметил директор предприятия, Иркутск первый внедрил тепловые завесы в трамвае и стал примером для других городов.

В ИГЭТ много работают над модернизацией троллейбуса. В планах на будущее – выпустить троллейбус с автономным ходом.

Работа водителя троллейбуса сложнее, чем в трамвае. У нас на водителе троллейбуса лежат еще и обязанности кондуктора, что усложняет его работу. Андрей Филиппович надеется, что скорый переход к УЭК и электронному билету решит эту проблему.

Для тех, кто не в курсе: УЭК – универсальная электронная карта, которая сможет быть и удостоверением личности, и одновременно медицинским полисом и пенсионным свидетельством. И, кроме того, позволит расплачиваться как обычной банковской картой в магазинах и общественном транспорте. По словам Андрея Филипповича, такое нововведение в области не за горами и для предприятия будет полезным.

О «железном коне» и пробках

- Одна из иркутских газет не так давно высказала идею отказаться от трамвая в Иркутске, аргументируя свою позицию тем, что он изношен и при таком количестве автотранспорта в центре города только тормозит движение. Это решило бы проблему пробок в центре?

- Я вообще думаю, что самый центр Иркутска надо закрывать для обычного транспорта как во всех городах, где архитектура города как у нас с узкими улицами. Надо чем-то жертвовать.

По мнению Андрея Филипповича, отказ от трамвая кардинально ситуацию с пробками в Иркутске не изменит. Количество автомобилей увеличивается в таких масштабах, что и без трамвая в центре Иркутска все равно будут заторы. Решение проблемы – оставить в центре только общественный транспорт.

А вообще в будущем в Иркутске надо развивать легкорельсовый транспорт по типу европейского трамвая, считает Андрей Филиппович. Идеи на этот счет, конечно, есть. К примеру, пустить скоростной бесшумный трамвай по выделенной линии в Иркутск-2, Ново-Ленино. Или даже в масштабах области – в Шелехов. Реализуются они хоть когда-нибудь или так и останутся мечтами неизвестно. Одно ясно точно – сейчас развитие, как и обновление трамвая в Иркутске не считается первостепенной задачей.

Из 58 трамваев 50 полностью изношены. С троллейбусами ситуация лучше: из 78 только 20 пора списывать. Кстати, замена старых трамвайных путей на новые в Иркутске ведется, но в меньшем объеме, чем требуется. Пока аварий из-за изношенности транспорта удастся избежать благодаря постоянным проверкам и ремонтам.

- Не жалеем денег на ремонты, потому что исправен должен быть подвижной состав. Но, скажем так, эксплуатация, коррозионность, резко-континентальный климат все равно делают свое дело. Как бы ты не ремонтировал, но капитальный ремонт – это восстановление до 80 процентов или до нового состояния техники. Каждый год по одному трамваю капитально ремонтируем своими силами.

Аварийные ситуации стараются предупредить и избежать, не только контролируя состояние подвижного состава. Водитель трамвая или троллейбуса должен быть квалифицирован, опрятен, должен хорошо себя чувствовать. У него обязательно два медицинских осмотра утром и вечером, чего не позволяют себе многие частные перевозчики в Иркутске.

Но как бы ни заворчали сейчас скептики, все-таки происшествия с трамваями и троллейбусами в Иркутске происходят куда реже, чем с частниками.

О связи работы и счастья

Многие связывают с предприятием жизнь. Как выучились, так и остаются работать. У ИГЭТ свой учебный пункт. Обучение платное, но есть и бесплатный вариант с условием, если ты отработаешь по специальности определенное время. Есть и дефицит кадров. Особенно не хватает молодых водителей.

- В молодости обычно кажется, что крылья есть. Надо все быстро заработать и купить. А у нас работа монотонная, стабильная. Ну, вредная, чего греха таить, поэтому проблема с недостатком молодых есть, -

говорит Андрей Филиппович. - Учим, конечно. Допустим, звонят в месяц, когда набираем на курсы, 300 человек, приходит 20, после собеседования 10 устраиваются. А выпускаем одного-двух, и один-два работают. Вот такая динамика.

Для молодежи, да и не только, основной фактор при выборе работы – это высокая заработная плата. На ИГЭТ зарплата ниже средней по области, но эту проблему постепенно решают. 20-22 тысячи рублей – средняя зарплата у водителя троллейбуса. Но возможна и более высокая оплата труда: высококвалифицированный работник может получать около 50 тысяч рублей.

Поощряется и инициатива у работников. В каждом подразделении предприятия есть ящики улучшений. Достойные предложения, которые могут усовершенствовать работу предприятия, стимулируют рублем. Так, например, полтора года назад за полезную идею одному электрику выплатили премию в 50 тысяч рублей.

Для работников стараются создать благоприятные условия. Есть свои пункты отдыха, решается проблема с общежитиями для иногородних, которые после обучения остаются работать на предприятии. В трамвайном депо недавно открылся спортзал, в троллейбусном планируют открыть в скором времени.

Сам Андрей Филиппович доволен своей работой и считает ее оперативной и интересной:

- Человек счастлив, если в семье и на работе нет проблем. То есть если проблемы только на первом месте, а на втором - хорошо, то еще можно жить. Я считаю, что я с радостью сегодня иду домой, и с радостью пойду на работу, поэтому можно меня назвать достаточно счастливым человеком.

Автор: Юлия Фурсова © Babr24.com ТРАНСПОРТ, ИРКУТСК 👁 10867 29.10.2014, 00:19 👍 3450

URL: <https://babr24.com/?ADE=130024> Bytes: 8717 / 8590 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Юлия Фурсова**,
редактор новостей и
криминальной информации.

На сайте опубликовано **3395**
текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)